

30th July 1962] [திரு மீ. கலியாணசுந்தரம்]

ஒழுங்கினம், நியாயப்படியும் ஒழுங்கினம். ஆகவே அரசாங்கத்தை நான் கேட்டுக் கொள்வது என்னவென்றால், ஒரு குறிப்பிட்ட கால கட்டத்தை நிர்ணயித்து எல்லாக் கணக்குகளையும் “அப்டுடேட் டாக” பரிசீலனை செய்து பாலன்ஸ் ஷீட்டை இந்த சபையின் முன் வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்பதே. இதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தத் தீர்மானத்தை நான் ஆட்சேபிக்கவில்லை என்பதையும் கூறிக்கொள்கிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மின்சார போர்டைப் பொறுத்த வரையில், 1958-59, 1959-60 வருடக் கணக்குகளை அகௌண்டன்ட் ஜெனரலுக்கு நாம் கொடுத்தாகிவிட்டது. அக்கௌண்டன்ட் ஜெனரல் அவைகளைப் பரிசீலனை செய்து இங்கே வைப்பதுதான் பாக்கி இருக்கிறது. மின்சார போர்டைப் பொறுத்த வரையில் இரண்டு, மூன்று வருடங்களின் கணக்கு கொடுத்தாகிவிட்டது.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the proposal of the State Government under sub-section (3) of section 65 of the Electricity (Supply) Act, 1948 (Central Act LIV of 1948) to fix the maximum amount which the Madras State Electricity Board may at any time have on loan under sub-section (1) of the said section as twenty crores of rupees, be approved.”

The motion was put and carried.

VII.—GOVERNMENT BILLS.

(1) THE MADRAS MOTOR VEHICLES (TAXATION OF PASSENGERS AND GOODS) AMENDMENT BILL, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962).

MR. SPEAKER: Already the motion for taking the Bill into consideration has been moved.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் மீது நான் ஒரு திருத்தத்தை பிரேரேபித்த பிறகு, அதில் ஒரு தவறு ஏற்பட்டு விட்டது என்பதை உணர்ந்தேன். ஏற்கனவே இந்த சபையின் முன் கொண்டு வரப்பட்ட மசோதாவை பொறுக்கு கமிட்டிக்கு விட வேண்டுமென்ற ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்தேன். பின்னால் பார்க்கும்பொழுது, இந்த இரண்டு மசோதாக்களுக்கும் வெவ்வேறு இலக்கங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பது தெரியவந்தது. இந்த தவறு என் ஆபீசில் ஏற்பட்டது. ஆகையால் இப்பொழுது இந்த மசோதாவின் மீது நான் பேசுகிறேன்.

இந்த மசோதாவையும் நான் ஆதரிக்க முடியாத நிலையில் இருக்கிறேன் என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அரசாங்கம் போடக்கூடிய எல்லா வரியையும் எதிர்க்க வேண்டுமென்பது அல்ல என்னுடைய நோக்கம். நியாயமான அளவுக்கு வரி போடவேண்டும், அப்படி போடும்பொழுது அது தொழிலையும் பாதிக்கக்கூடாது, மக்களையும் பாதிக்கக்கூடாது,

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [30th July 1962]

என்பதுதான் என்னுடைய எண்ணம். எந்தத் தொழிலாக இருந்தாலும் சரி, இந்த வரி விதிப்பினால் மக்களுக்குச் செய்யக்கூடிய சேவையின் தரம் குறையக் கூடாது. இந்த மசோதாவிற்கும், இதற்கு முன்பு இந்த சபையிலே நிறைவேற்றப்பட்ட மசோதா விற்கும் நெருங்கிய சம்பந்தம் இருக்கிறது. 1939-ல் நிறைவேற்றிய சட்டத்தின்படி உள்ள வரியையும், 1952-ல் விதிக்கப்பட்ட வரியையும் இப்பொழுது அதிகப்படுத்திக்கொண்டே போகிறார்கள். இந்த மசோதாவில் அந்த வரியானது இரண்டு மடங்காக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் தொழில் இரண்டு மடங்கு அதிக வரி விதிப்பை தாங்குமா என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். எல்லா ஆபரேட்டர்களுக்கும் இந்த 2 மடங்கு அளவுக்கு வரி கொடுக்கக் கூடிய சக்தி இல்லை. லாரிகளுக்கும் இந்த அடிப்படையிலே 2 மடங்கு வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு பிரயாணியின் ஆசனக் கட்டணம் 2 மடங்காக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதிக பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு வேண்டுமானால் இந்தக் கஷ்டம் அதிகம் தெரியாமல் இருக்கலாம். ஆனால் குறுகிய தூரங்களுக்கு விடக்கூடிய பஸ் ஆபரேட்டர்கள் சிறிய பஸ் ஆபரேட்டர்கள், அதிலும் குறிப்பாக கிராமப் புறங்களிலே மிகவும் மோசமாக இருக்கக்கூடிய ரோடுகளிலே விடக் கூடிய பஸ் ஆபரேட்டர்கள், இவர்கள் எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரி நிலைமை இருக்கும் என்பதை ஒப்புக்கொள்ள முடியாது. கிராமப் புற ரோடுகளிலே தேய்மானம் அதிகம் இருக்கும், கஷ்டங்களும் அதிகம் இருக்கும். ஆகவே இருசாரார்களுக்கும் ஒரே மாதிரி வரி விதிப்பது அவ்வளவு நியாயமாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதையெல்லாம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன்தான் இந்த மசோதாவை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விட்டால் நியாயமான அடிப்படையில் வரி விகிதாசாரத்தை நிர்ணயிக்கலாம் என்று நான் சொன்னேன். ஆனால் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. எப்படியாவது வரி கிடைத்தால் போதும் என்று நினைக்கிறார்கள். இதன் விளைவு போகப் போகத்தான் தெரியும். இந்த வரி அபாயகரமானது என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். இங்கே குறிப்பிட்ட விகிதாசார அடிப்படையில் இந்த வரியை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை என்பதைப் பணிவுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த இரண்டு மசோதாக்களையும், அதாவது நேற்றையதினம் நிறைவேற்றப்பட்ட மசோதாவையும் இன்று மிரேசேபிக்கப்பட்ட மசோதாவையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொண்டு பார்க்க வேண்டும். எந்த விதத்தில் வரி விகிதம் உயர்த்தப்படுகிறது, அப்படி உயர்த்தக்கூடிய வரி தாங்கக்கூடியதாக இருக்கிறதா என்ற இரண்டு அம்சங்களையும் சேர்த்துப் பார்க்க வேண்டும். பஸ்களுக்கும் லாரிகளுக்கும் சேர்த்து வரி போடப்படுகிறது. அப்படி போடப்படும்போது சில சலுகைகளும் கொடுக்கப்படுகின்றன. பஸ்காரர்களை விட லாரி ஓட்டுகிறவர்களுக்குத்தான்

[திரு எம். பக்தவத்சலம்] [30th July 1962]

கொஞ்சம் கஷ்டம் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் இரண்டிற்கும் சில சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நேற்று நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்திலும் இப்பொழுது சபை முன் உள்வாங்கிய மசோதாவிலும் சில சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இச் சலுகைகளைப் பற்றி நேற்று நான் விளக்கிக் கூறினேன். இப்பொழுது வரி ஓரளவு குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றும் சொன்னேன். அந்த முறையில் நேற்றும் சில திருத்தங்கள் கொடுத்தேன். இன்றைக்கும் சில திருத்தங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தத் திருத்தங்கள் நிறைவேறினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானத்தில் சுமார் 85 ஆயிரம் ரூபாய் குறையும். அதைப் பற்றியும் விளக்கினேன். குறைந்தாலும் பாதகம் இல்லை என்றும் சொன்னேன். ஆனால் கனம் அங்கத்தினர் சொல்வது போன்று எப்படியாவது அரசாங்கத்திற்குப் பணம் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் இவ்வாறிகளைப் போடவில்லை என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் பணம் தேவைப்படுகிறது. அதற்காகத்தான் பல வரிகளைப் போட வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதைப் போடும்போது எந்த அளவு தாங்கமுடியுமோ அந்த அளவுதான் போடப்படுகிறது. வரி செலுத்துபவர்கள் குறித்து அனுதாபம் தெரிவித்துப் பேசினார்கள். அரசாங்கத்திற்கும் அவர்களிடத்தில் அனுதாபம் இருக்கிறது. நேற்று கூட பேசும்போது வசூலில் துறுக்கு பத்து வீதம் கொடுத்து விடலாம், அதாவது கலெக்ஷனில் பத்து சத வீசிதம் கொடுத்து விடலாம் என்று கூடச் சொன்னேன். அதைத் தவிர, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 43 நபர் ஓபசாவாவது கொடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னேன். இந்த இரண்டு வழிகளில் ஏதாவது ஒன்றை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னேன். பஸ் ஓட்டுகிறவர்களுக்கும் லாரி ஓட்டுகிறவர்களுக்கும் இது பாதகம் விளைவிக்கும் என்று சொல்வதற்கு இல்லை. வெள்ளிக் கிழமையன்று இந்த மசோதாவைப் பிரேரேபிக்கும்போது கூட இப்படிப்பட்ட சலுகை கொடுக்கப்படப்போகிறது என்றும் சொன்னேன். இது சம்பந்தமாக இச்சலுகைகளை வரவேற்று எனக்குப் பல தந்திகள் வந்திருக்கின்றன. புதுக்கோட்டை பஸ் ஆபரேட்டர்களிடமிருந்து சில தந்திகள் வந்திருக்கின்றன. சிலர் சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்கு இது சௌகரியமாக இருக்கிறது என்று அதை வரவேற்றுத் தந்தி அடித்திருக்கிறார்கள். இதை வரவேற்பதற்கில்லை என்றும் கூட சில தந்திகள் வரலாம். அப்படி வரும் படியாகக் கூட சிலர் சொல்லிச் செய்யலாம். (திரு. மீ. கலியாண சுந்தரம்: இப்படியும் சொல்லி வந்திருக்க முடியாதா?) நாங்கள் சொல்லி அவர்கள் தந்தி கொடுக்கவில்லை. அவர்களாகவேதான் தந்தி கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது நியாயமான வரி என்றுதான் தந்தியடித்தவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். இதை பல்காரர்களும் வரவேற்கிறார்கள். லாரி ஓட்டுகிறவர்களும் வரவேற்கிறார்கள். புதுக்கோட்டை ரொம்ப வறண்ட பிரதேசம். அதனால் இது வரவேற்கத்தக்கது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கம் சுமமா வரியைச் சுமத்துவதாக நினைக்கக்கூடாது. அப்படி நினைப்பது தவறு. சில திருத்தங்களை இன்று பிரேரே

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [30th July 1962]

பிக்கப் போகிறேன். அவைகளையும் ஏற்றுக்கொண்டு இந்த மசோதாவை நிறைவேற்றிக்கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962) be taken into consideration.’

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That clause 2 do stand part of the Bill.’

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir I move—

‘That in clause 2, in sub-clause (i), for the words “ six naye Paise ”, substitute the words “ five naye Paise ”.

That in clause 2, in sub-clause (ii), omit the second proviso and in the third proviso, for the word “ also ”, substitute the word “ further ”.’

சார், க்ளாஸ் இரண்டிற்கு என்னுடைய திருத்தம் என்ன வென்றால் 6 நயா பைசா என்று இருப்பதை 5 நயா பைசா என்று திருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்பதுதான். மூன்று நயா பைசா வாக இருந்ததை 6 ஆக உயர்த்துவதாக இருந்தது. இப்பொழுது இதைக் குறைத்திருக்கிறோம். ஆனால் பஸ்ஸுக்கு இந்தச் சலுகை இல்லை. லாரிக்கு 5 நயா பைசாவாகக் குறைத்திருக்கிறோம். லாரிக்குப் போட உத்தேசித்த வரி விகிதமும் குறைக்கப் பட்டிருக்கிறது. இந்த மசோதாவிலும் 6 நயா பைசா என்பதை 5 நயா பைசாவாக ஆக்கி இருக்கிறோம்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Sir, I move—

‘In clause 2, in the proposed sub-clause (i), for the words “ ten naye Paise ” substitute the words “ seven naye Paise ” and for the words “ Six naye Paise ” substitute the words “ four naye Paise ”.’

SRI SAW GANESAN : Sir, I second the amendment.

MR. SPEAKER : The clause and the amendments are before the House for discussion.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் அமைச்சர் அவர்களே, இப்பொழுதுள்ள வரி அதிகமாக இருக்கிறது என்று குறைக்க முன் வந்திருக்கிறார். நான் இன்னும் குறைக்கவேண்டுமென்று தான் சொல்லுகிறேன். அதாவது 7 நயாபைசாவிலிருந்து 4 நயா பைசாவாகக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறேன்.

30th July 1962]

கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது 6 நயாபைசா என்று இருக்கிறது. அதை 5 நயாபைசா என்று குறைக்க வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய திருத்தம். ஆகவே இந்த நியாயமான திருத்தத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ In clause 2, in the proposed sub-clause (i), for the words “ten naye Paise” substitute the words, “seven naye Paise” and for the words “six naye Paise” substitute the words “four naye Paise”.

The amendment of Sri M. Kalyanasundaram was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That in clause 2, in sub-clause (i), for the words “six naye Paise” substitute the words “five naye Paise”.

‘ That in clause 2, in sub-clause (ii), omit the second proviso and in the third proviso, for the word “also”, substitute the word “further”.

The amendments were put and carried.

Clause 2 as amended was put and carried.

Clauses 3 to 5 were put and carried.

Clause 6.

MR. SPEAKER : The question is—

‘ That clause 6 do stand part of the Bill.’

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

In sub-clause (ii) of clause 6, in the proposed rule 1-A (1), for clause (a), substitute the following clause, namely :—

“(a) in the case of a stage carriage, of forty-eight naye Paise per seat per year per kilometre, of the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day or at the option of the operator, of twenty-five rupees per seat per quarter; and”;

In sub-clause (ii) of clause 6, in the proposed rule 1-A(1), in clause (b) for the words “forty-five rupees”, substitute the words “thirty-seven rupees and fifty naye Paise”.

MR. SPEAKER : The question is—

In sub-clause (ii) of clause 6, in the proposed rule 1-A (1), for clause (a), substitute the following clause :—

“(a) in the case of a stage carriage, of forty-eight naye Paise per seat per year per kilometre, of the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day or at the option of the operator, of twenty-five rupees per seat per quarter; and”;

[Mr. Speaker]

[30th July 1962]

In sub-clause (ii) of clause 6, in the proposed rule 1-A (1), in clause (b), for the words "forty-five rupees", substitute the words "thirty-seven rupees and fifty naye Paise."

The amendments were put and carried.

Clause 6 as amended was put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Mr. Speaker, Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962) as amended be passed.'

MR SPEAKER: Motion moved—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962, (L.A. Bill No. 13 of 1962) as amended be passed.'

கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம்: நான் முன்பு குறிப்பிட்டது போல லாரிகளுக்கு முக்கியமாக எவ்வளவு சலுகை கொடுக்க வேண்டுமோ அவ்வளவு சலுகைகள் இந்த இரண்டு சட்டங்களிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பஸ்களைப் பொறுத்த மட்டிலும் ஓரளவு முன்பு விதிக்க இருந்த வரி விதிதத்தை இப்பொழுது குறைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்பது மாத்திரமல்ல; அவர்களுக்கு ஆபீஸும் கொடுத்திருக்கிறோம். எது அவர்களுக்கு சாதகமாக இருக்கிறதோ அதை அவர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்றும் சொன்னேன்.

லாரியைப்பற்றிக் குறிப்பிடும்போது அவர்களுக்கு இப்போது போடப்பட்டுள்ள வரி விகிதம் அதிகம், இதைத் தாங்க முடியாது என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதையும் கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டுதான் கொஞ்சம் குறைத்திருக்கிறோம். அதுமாத்திரம் அல்ல, இதுவரையில் அவர்கள் லாரிகளில் 9 டன் எடையுள்ள சாமான்களைத்தான் ஏற்றிச் சொல்ல முடிந்தது. இதற்குமேல் அதிகமாக ஏற்றிக்கொண்டு செல்பவர்கள் சட்டத்திற்கு விரோதமாக சாமான்களை ஏற்றிச் சென்ற குற்றத்திற்காகக் கண்டு பிடிக்கப்பட்டால், அகப்பட்டால் தண்டனை பெற்று வந்தார்கள். இப்போது லாரிகாரர்களுக்குச் சௌகரியம் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக 9 டன் அல்ல, 12 டன் வரையில் லாரிகளில் எடுத்துச் செல்லலாம் என்று செய்திருக்கிறோம் இன்னொன்று, லாரி மூவ்மெண்டில் லோனல் ரெஸ்ட்ரிக்டஷன் இருந்தது. அதையும் கூட எந்த அளவு தளர்த்தலாம் என்பது இப்போது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அதையும் தளர்த்தினிட்டால் லாரிகளுக்கு அதிகமான வருமானம் வரும். லாபம் கிடைக்கும். இப்போது நான் சொன்னதையே ஆங்கிலத்திலும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

30th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

Now it is proposed to revise permitted laden weight from nine tons to twelve tons. We are also considering the question of liberalising present zonal restriction of lorry operation. Then, it will definitely become profitable when these concessions are given effect to.

மேலும் சில வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று வேளியிலும் சிலபேர் யோசனை கூறினார்கள். அதையும் கூடக் கவனித்து இந்தச் சட்டத்தின் கீழ் விதிகளை இயற்றும்போது பஸ் காரர்களுக்கும் லாரிக்காரர்களுக்கும் எவ்வளவு வசதிகள் அளிக்க முடியுமோ அதை அளிக்க அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது. ஆகவே இந்தச் சட்டத்தை சபை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த இரண்டு மசோதாக்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையிலும் நான் பல திருத்தங்கள் கொடுத்திருந்தும் அஷ்ஹப் பிரேரேபிக்காத தற்குக் காரணம், அரசாங்கம் கொண்டுள்ள திருத்தங்கள். எல்லாம் திருப்திகரமாக இருந்துவிட்டன என்பது அல்ல. பிரேரேபித்தும் பலன் ஏற்படாது என்ற காரணத்தினால் தான் நான் அவைகளைப் பிரேரேபிக்கவில்லை. நாங்கள் சில சலுகைகள் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று கனம் அமைச்சர் சொல்லலாம். நான் அவைகளைச் சலுகையாக நினைக்கவில்லை. சந்யா பைரா வரியைக் கட்டுவது என்றால் அதை 6 பைசா என்று போடுவது, ஒரு பைசாவைப் பின்னர் தள்ளுபடி பண்ணிவிட்டு நாங்கள் சலுகை அளித்தோம் என்று சொல்வது ராஜதந்திரம். எல்லா நிதி அமைச்சர்களும் கூட இப்படித்தான் பண்ணுவார்கள். நம் சட்டமன்றத்தில் இல்லை. பாராளுமன்றத்திலேயே இத்தகைய தந்திரத்தைத்தான் நிதி அமைச்சர் கையாளுகிறார் என்று சொல்லலாம். நமது ராஜ்ய நிதி அமைச்சரும் இந்தத் தந்திரத்தில் நன்றாகப் பழக்கப்பட்டவர். ஆகவே அவர் அளித்துள்ள சலுகைகளை நான் சலுகையாக நினைக்கவில்லை. முதலிலேயே இப்படித்தான் கொண்டுவரவேண்டும் என்று அவர் தீர்மானித்திருப்பார். அரசாங்கம் கொண்டுவந்ததைக் குறைக்கவேண்டும் என்பது என் கொள்கையல்ல. இதனால் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படக்கூடாது, தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்பது தான் என் கொள்கை.

அரசாங்கத்திடம் நான் கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால் பிரயாணிகளுக்குக் கஷ்டம் இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். பிரயாணிகளும், தொழிலாளர்களும் கூட ஓரளவுக்கு நன்மை அடையக்கூடிய வகையில் சில சலுகைகள், சில வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவேண்டும். பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு அனுகூலங்களே இல்லையென்று சொல்லவில்லை. சில அனுகூலங்கள் இருக்கலாம். ஆனால் கடந்த பத்து வருஷ காலத்தில் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்டவரை எந்தவிதமான தனிப்பட்ட கவனமும் செலுத்தப்படவில்லை. இந்தச் சட்டத்தின் கீழ்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [30th July 1962]

'power of Government to notify exemptions and reductions': என்பதாக அதிக அதிகாரம் அரசாங்கத்தினால் எடுத்துக்கொள்ளப் படுகிறது. இதுமாதிரியாக அதிகாரம் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்த அதிகாரங்கள் ஜனங்களுக்கு நன்மை அளிக்கக் கூடிய வகையில், தொழிலாளர்களுக்குப் பஸ்சு அளிக்கக் கூடிய வகையில் உபயோகப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பது தான் என் வேண்டுகோள். குறிப்பாக

(a) in the case of passengers and luggage, the purpose for which the journey is performed;

(b) in the case of goods, the commercial importance of such goods; and

(c) 'such others matters as may be prescribed'.

என்ற பிரிவுகளின் கீழ் விதிகளை இயற்றும்போது என்ன என்ன சலுகைகள் கொடுக்கலாம் என்பது பற்றி முடிவு செய்துவிடலாம். இந்த அதிகாரத்தைக்கொண்டு அரசியல் சலுகை காட்ட முடியாது என்று சொல்வதற்கில்லை. அப்படியிருந்தாலும் அந்த விதிகள் இந்தச் சட்டமன்றத்தின் முன் வைக்கப்படுகிறபோது கனம் அங்கத்தினர்கள் விரும்பினால் அதையும் கண்காணிக்க முடியும். இந்த அதிகாரத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டிருப்பதனால் சிறிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கும் புதிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு இந்த வரி விதிப்பில் இருந்து விலக்கு அளிக்கக்கூடிய வகையில் விதிகள் அமைக்கப்படவேண்டும் என்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு வை. சங்கரன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன வரி விதிப்பு சம்பந்தப்பட்ட இரண்டு மசோதாக்களும் நிறைவேற்ற இருக்கின்றன. முன்பு சீட்டுக்கு 80 ரூபாய் போட்டிருந்ததை 70 ரூபாயாக, பத்து ரூபாய் குறைத்திருக்கிறோம். ஓரளவு லாரி சம்பந்தப்பட்டவரையிலும் சலுகை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. உண்மையில் வரி விதிப்புத் தத்துவத்தை இரையாரும் குறை சொல்ல முடியாது. இன்னும் நல்ல பல திட்டங்களை நாம் நிறைவேற்ற வேண்டும். ஆகவே பணம் வேண்டும். ஆனால் சிலர் இந்த பஸ் வரி உயர்வை முதலாளிகள் பிரயாணிகள் பேரில் சுமத்தி விடுவார்கள், பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்திவிடுவார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். சிலர் உயர்த்தமாட்டார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். நடைமுறையில் தான் விளைவு என்ன ஆகும் என்று சொல்ல முடியுமே தவிர இப்போது ஒன்றும் சொல்வதற்கில்லை. அரசாங்கத்திலும் இதுபற்றி நல்ல நிபுணர்களை வைத்துப் பரிசீலித்திருக்கலாம். உண்மையில் நாட்டுக்கு நல்லது செய்யவேண்டும் என்பது தான் அரசாங்கத்தில் உள்ளவர்கள் கருத்தாகவும் இருக்கும். ஆனால் பொதுமக்கள் ஓரளவு சார்ஜ் உயர்த்துவிடும் என்று அஞ்சுகிறார்கள். இன்னும் இதிலே ஒன்றும் பாதகம் ஏற்பட்டுவிடாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். நடைமுறையில் ஏதாவது பாதகங்கள் ஏற்படுமானால், பழைய வரை

30th July 1962] [திரு வை. சங்கரன்]

யறை விதியில் குறிப்பிட்டிருக்கிற கட்டண அளவை விதித்தும் கூட தொழில் கட்டுப்படியாகாமல் இருந்தால், அவர்களுடைய கஷ்டத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்க அரசாங்கம் அதன் பின்னாவது வரி அளவைக்குறைக்க முற்படவேண்டும்.

* திரு. சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இதைப்பற்றியெல்லாம் நிரம்ப நாம் பேசியிருக்கிறோம். லாரிச் சுமையைப்பற்றிக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது ஏதோ கட்டணம் சிறிது உயர்ந்தாலும் 9 டன் நிறைக்குப் பதிலாக 12 டன் நிறை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய வாய்ப்பு இருப்பதனாலேயே அவர்களுக்கு லாபம் வளர்வதற்கு வழி இருக்கிறது' என்ற கருத்தை அவர்கள் புலப்படுத்தினார்கள்.

மற்றொன்றையும் நாம் யோசித்த வேண்டும். 9 டன் ஏற்றிக் கொண்டு போகிறபோதே, சட்ட ரீதியாக ஏற்றிக்கொண்டு போவதையே நான் குறிப்பிடுகின்றேன், ஏமாற்றுகிற முறையில், கூடக் குறைய ஏற்றிக்கொண்டு போவதைப்பற்றிப் பேசவில்லை—இவ்வளவு அபாயங்கள் நேரிடுகின்றன. அதிலும் கொஞ்சம் மழை பெய்துவிடுமானால், நம்முடைய ரோடு இருக்கிற அகலத்தின் காரணமாக எதிர் வண்டி, பக்கம் எடுத்து விலகுகிற வண்டிகள் இவற்றுக்காக இடம் கொடுக்கிறபோது, 'கியர்' மாற்றவேண்டுமே என்ற சோம்பேறித்தனத்திற்காக வேகத்தின் அளவைக் குறைக்காமல் போய் வழக்கி விழுந்து அதனால் ஏற்படுகிற கஷ்டங்களை துன்பங்களை, தீமைகளையெல்லாம் நாம் காண்கிறோம்.

இந்த நிலையிலே 12 டன் ஏற்றுவதற்கு வேண்டிய அளவுக்கு அந்த லாரிகளுக்கு உறுதியும், அதே நேரத்தில் 'ஸ்பீட் லிமிட்' டைக் கண்ட்ரோல் செய்கிற உத்தேசமும் உண்டா, இல்லையா என்பதையெல்லாம் நான் இப்பொழுது அவர்களைக் கேட்க, அவர்கள் பதில் சொல்லக்கூடிய நிலையில் இல்லை. அம்மாதிரி செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது என்பதை அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவருகிறேன்.

அதற்கு மேலே, இம்மாதிரி லாரிகளுக்கெல்லாம் வரியை உயர்த்திக்கொண்டு போவது, பொருளாதார துலின் அடிப்படையிலே கால்கிறவர்களுக்குத் தெரியும். இன்று மட்டுமல்ல, பழங்காலத்திலேகூட, 'சண்டைக்காய் கால் பணம், சமை கூலி முக்கால் பணம்' என்பது பொருளாதாரத்தின் அடிப்படைத் தத்துவம் ஆகும். மிகப் பெரும் பகுதி பண்டத்தின் விலை மட்டும் இன்றி, பண்டத்தை அங்கும் இங்கும் கொண்டு சேர்க்கின்ற வகையில் ஏற்படுகிற செலவு, விரயம், கஷ்டம், இவையெல்லாம் சேர்ந்து, விலை வாகி உயர்வை, அதன்காரணமாக வாழ்க்கைத் தரத்தில் ஏற்படுகிற ஏற்றத்தாழ்வை அமைப்பதற்குக் காரணமாக அமைகின்றன என்பதையும் நாம் மறந்துவிடமுடியாது.

ஜப்பானிய பொருளாதார நெறியை எடுத்துப் பார்ப்போமானால், அங்கு இந்த மாதிரிப் போக்குவரத்துக்குக் கொடுத்திருக்கிற பெரும் சலுகைகள், பெட்ரோல் விலையிலிருந்து எல்லாவற்றை

[திரு. சா. கணேசன்]

[30th July 1962]

யும் வைத்துப் பார்த்தால், உண்மை நமக்குப் புலப்படும். இதை யெல்லாம் மனதிலே கொண்டால், இம்மாதிரியான போக்கு வரத் துச் சாதனங்களுக்கு வரி ஏற்றுவது, அது பொருளை ஏற்றுபவர் களைத் தாக்குவது, அவர்களைத் தாக்குவதனால் அவர்கள் அந்த வரி முழுவதையும் பொருளின் மேல் போடுவது, அதன் காரணமாக பொருள்களைத் துய்க்கின்றவர்கள் (கன்ஸ்யூமர்ஸ்) அனுபவிக்க வேண்டிய, தாங்க வேண்டிய, பொறுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகின்ற நிலை இவற்றையெல்லாம் மனதிலே கொள்ள வேண்டும்.

அதைப் போலத்தான் பஸ்களுக்கு வரியை ஏற்றினால், பிரயாணி களுக்குக் கட்டணத்தை ஏற்றுவார்கள் என்று இரு முறை சொன் னேன். இரு முறையும், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மிகச் சாதாரண மாக, “இருக்கிற சட்டத்திற்கு மேல் அவர்கள் ஏற்ற முடியாது” என்று சொல்லி, அதை முழுவதும் நாம் உரை முடியாமல் செய் தார்கள். அதற்காகக் குறை சொல்லவில்லை. பாராட்டுகிறேன், அந்தத் திறமைக்காக. இருக்கிற சட்டத்தில் உச்ச எல்லை இருக் கிறதே, அந்த எல்லைக்கு யாருமே இப்போது டிக்கட் கட்டணம் போடுவது இல்லை. சுமார் 3 நயை பைசே அளவை ஒட்டித்தான் போட்டுக்கொண்டிருந்தார்கள் ‘மாக்ஸிமத்’-திற்குப் போகக்கூடிய அளவுக்கு அவர்களுக்கு வழி கொடுத்துவிடக் கூடிய நிலை இவ்வரி உயர்வு மூலமாக ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாக்ஸிமத்தை ஒட்டிப் போகிற நிலைக்கு இப்பொழுதும் சில இடங்களில் போட்டிருக்கிறார் கள். சட்டத்தில் குறிப்பிட்டிருக்கிற அளவுக்கு மேல் கட்டணத் தைக் கூட்டுவார்களா, கூட்டமாட்டார்களா என்பது சாதாரண மக்களுக்குப் புரியாது. அது என்ன என்று கூடப் புரியாது. “நேற்று கொடுத்ததைவிட இன்று பஸ்ஸுக்குக் கட்டணம் கூடி யிருக்கிறதா, இல்லையா?” என்பதுதான் கேள்வி. அந்த நிலையிலே, அது நிச்சயம் ஏறிக்கொண்டு வருகிறது. சில இடங்களில் வரி உயர்வை எதிர்பார்த்து ஓரளவு ஏறியும் விட்டது. இனியும் ஏறத்தான் போகிறது. இதையெல்லாம் மனத்திலே கொண்டு, இந்த வரியை போடுகிறபோதாவது, ‘இத்தனம் தேதியில் இருக் கிற கட்டண அளவுக்குமேல் அது கூட்டப்படலாகாது’ என்ற ஒரு கட்டுப்பாடு, அல்லது உத்தரவு போட்டுவிட்டு, இந்த வரிகளை, அதுவும் தாங்குமானால் போடலாம். அதை விட்டுவிட்டு, ‘அது எப்படி நடந்தாலும் சரி, என்று வரியை உயர்த்துவது நலம் பயப்பதாகாது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னதைபோல், மிகவும் சாதாரியமாக, எதிர்பார்க் கிற தொகைக்கு மேலே ஒரு அளவு தொகை வரும் வண்ணம் வரி யை பிரேரணை செய்துவிட்டுப் பிறகு சிலர் வந்து, தங்களுக்குக் கட்டாது, தாங்காது என்று முறையீடுகள் அல்லது குறைபாடுகள் சொல்ல, அதன் பிறகு அவர்களுக்குக் கருணை காட்டுவது போல், கொஞ்சம் இறங்கிவந்து, அவர்கள் எண்ணியதை நிறைவேற்றிக் கொள்ளுகிற அந்தச் சாதாரியத்தை நானும் போற்றுகிறேன். அந்த மாதிரி செய்துவிடுவதானால் மட்டும் பயன் இல்லை. அது நல்ல பயனை விளைவிக்காது. கஷ்டமும் நஷ்டமும் யாருக்கு

30th July 1962]

[திரு. சா. கணேசன்]

வந்தாலும், எங்கு வந்தாலும் அவை எல்லாம் அரசாங்கத்தைத் தான் சுற்றும். இதையும் மறந்துவிடக் கூடாது. மக்களுக்கு வாழ்க்கைச் சுகம் இருக்கிறது. அவர்களுடைய செலவுக்கு பணம் தேவை. சம்பளம் கூட்டப்படவேண்டும். சம்பளம் கூடக் கூட பணடங்கலின். விலையும் கூடும். எல்லாம், இப்படியே தொடர்ந்து வரும். எட்டு ரூபாய் சம்பளம் இருக்கும்போது ரூபாய்க்கு நான்கு படி அரிசி கிடைக்கிறது என்று வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அந்த நிலை மாறி, ரூபாய்க்கு ஒரு படி அரிசி என்று வருமானால், 32 ரூபாய் சம்பளம் தந்தால் போதும் என்று கணக்குப் பார்க்க முடியாது. அரிசி விலைக்குத் தகுந்தார். போல், மற்றவையும் ஏறும். ரூ. 40 முதல் ரூ. 45 அளவுக்குச் சம்பளம் ஏற வேண்டிய நிலைமை வரும். சம்பளம் இப்பொழுது ஏறிப்போனதாலேயே சரக்குகளின் விலையைக் குறைக்க முடியாது என்ற திர்ப்பந்தம் கூட ஏற்பட்டிருக்கிறது என்ற உண்மையை, பொருளாதாரத்தில் கொஞ்சம் ஊன்றிக் கவனிப்பவர்கள் ஓரளவு புரிந்துகொள்ள முடியும். அரசாங்கம் விரும்பினாலும்கூட, விலைவாசியை முழுக்கவும் பழைய நிலைக்குக் கொண்டுவந்துவிட முடியாத நிலைமை தேசத்திலே ஏற்பட்டுவிட்டது என்பதையும் நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. (குறுக்கீடு) நம்முடைய தேசம் என்றால் நம் மாநிலத்தையும் அடக்கிக்கொண்டிருப்பதுதான். தேச நிலையை மனத்தில் கொண்டால்தான் நமது பிரதேசத்தைப் பற்றியும் பேசலாம். இங்கே உலகத்தைப் பற்றிப் பேசவேண்டிய வேலையும் இல்லை, தேவையும் இல்லை அல்லவா? ஆகவே, இம்மாதிரி யான விஷயங்களிலெல்லாம் கருத்தைச் செலுத்தி ஆராயும் மனப் பாங்கையெல்லாம் பெற்று, அணுகவேண்டிய முறையிலே அணுகி, எவ்வளவுக்குச் சாத்தியமோ அவ்வளவுக்கு இந்த வரி வகைகளைக் குறைக்க, அல்லது கூட்டாமலாவது இருக்கவேண்டும் என்ற என் னுடைய கருத்தைப் புலப்படுத்திக் கொண்டு நான் அமைகிறேன்.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் கம்யூனிஸ்டுக் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூறியதும், அவரைப் பின்பற்றி கனம் சுதந்திராக் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூறியதும் வெறும் கற்பனை ஆகும். ஏதோ வேண்டுமென்றே அதிகமாக வரியைப் போட்டு, வரி கொடுக்கக்கூடியவர்கள் ஆட் சேபனை தெரிவித்து, அதன் பிறகு ஏதோ கொஞ்சம் குறைக்கிறோம் என்ற வகையில் அரசாங்கம் குறைத்துவிட்டது என்று எதிர்க் கட்சியினர் சொல்லுவது வெறும் கற்பனையே. சில கடைகளில் அப்படி நடப்பதை கனம் அங்கத்தினர் ஒருவேளை பார்த்திருக்க லாம். ஆனால், அரசாங்கத்தில் அம்மாதிரி இல்லை. பஸ் வைத்து நடத்தக்கூடியவர்கள் உண்மையாகவே தாங்கிக்கொள்ள முடியும் என்ற எண்ணத்தில் தான் இந்த வரியைப் போடுகிறோம். இதை அவர்கள் தாங்கிக் கொள்வார்கள் என்றுதான் நான் சொல்லுகிறேன். அரசாங்கம் இப்படிக்க் கருதினாலும், பஸ் வைத்து நடத்துகிறவர்களுக்குக் கொஞ்சம் அச்சம் இருக்கிறது. கனம் கம்யூனிஸ்டு கட்சி அங்கத்தினருக்கே இப்படிப்பட்ட அச்சம் இருக்கிறபோது, பஸ் நடத்துகிறவர்களுக்கும் ஓரளவு அச்சம் இருக்க

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [30th July 1962]

கிறது. இந்த வரியினால் தங்களுக்குச் சற்று கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று பஸ் நடத்துகிறவர்கள் தெரிவித்ததன் பேரில், ஒரு 85 லட்சம் ரூபாய் வருமானம் குறைந்தாலும் பரவாயில்லை, அந்த அளவுக்கு வரியைக் குறைத்துவிடலாம் என்று குறைத்திருக்கிறோமேயொழிய, எதிர்க் கட்சியினர் சொல்வது போல, ஏதோ வேண்டுமென்றே வரியைத் தூக்கிப் போட்டு, பின்பு குறைப்பது போலக் குறைக்கவில்லை. சம்பந்தப்பட்டவர்கள் பயப்படுகிறார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டது. அவர்களுக்கு அத்தகைய அச்சத் திற்கு இடமில்லை என்று நமக்குத் தெரிகிறது. என்றாலும், தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்கள் பயப்படுகிறார்கள் என்று தெரியும் போது, அந்தப் பயத்தை ஓரளவு நீக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் அவர்களுக்குச் சலுகை காட்டியிருக்கிறோமே தவிர, வேறொன்றுமில்லை.

கனம் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி தலைவர் அவர்கள் பஸ்காரர்களிடத்தில் அனுதாபம் காட்ட உரிமையுண்டு. அதை நான் ஆட்சேபிக்கவில்லை. அவர்களுக்கு வேண்டியவர்களும் எவ்வளவோ பேர் இருக்கிறார்கள். பொதுவாக, பஸ் தொழில் முறையில் அக்கறை இருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன். அதிலே, எங்களுக்குத் தான் உரிமையுண்டு என்று நான் சொல்லவில்லை. எல்லோருக்கும் அதிலே உரிமையுண்டு. இப்போது விதிக்கப்பட்ட வரி விதிப்பினால் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்று நினைப்பது சரியல்ல. வரி போட்டாலும், போடாவிட்டாலும் தொழிலாளர் நிலை பற்றி நிர்ணயிக்கச் சட்டம் இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தைக் கண்டிப்பாக அமுலாக்குவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளும். வரியைச் சாக்காகச் சொல்லி, தொழிலாளர் நலன்களுக்குப் பாதகம் ஏற்படுவதினால், அரசாங்கம் அதை அனுமதிக்காது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கனம் கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பஸ்காரர் பேரில் மாக்ஸிமம் எவ்வளவு கட்டணம் விதிக்கலாம்' என்று சட்டத்திலே போட்டிருப்பதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் மாக்ஸிமம் கட்டணத்தை விட இப்போது குறைவான கட்டணத்தை வசூலித்து வரும் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கூட, இந்த வரி உயர்வினால், கட்டணத்தை மேலும் உயர்த்தாமல் இருக்க வழி செய்யவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். கனம் சுதந்திரக் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கலாம். இப்போது ஏழு, ஏழரைப் பைசாவாக 'மாக்ஸிமம்' கட்டணம் இருப்பதை, ஆறு பைசாவாக ஆக்க வேண்டுமென்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கலாம். சட்டம் என்று என்று இருக்கிறது. அதிலே, மாக்ஸிமம் கட்டணம் எதுவரையிலே போடலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. யாராவது நல்ல எண்ணத்துடன் கட்டணத்தைக் குறைத்திருந்தால், அந்த அளவுக்கு மேல் கட்டணத்தை ஏற்றக் கூடாது என்று சட்டத்தை மாற்றி மாக்ஸிமம் விகிதத்தைக் குறைத்து விட முடியுமா? கனம் சங்கரன் அவர்கள், மாக்ஸிமத்தை அதிகப்படுத்த

30th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதையும் செய்யப் போவதில்லை. பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கட்டணத்தை விதிப்பது போட்டா போட்டியைப் பொறுத்ததாக இருக்கிறது.

லாரிகளைப் பொறுத்தமட்டில், ஏற்றிச் செல்லும் நிறையை 9 டன்னிலிருந்து 12 டன்கை மாற்றியிருப்பதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். கனம் அங்கத்தினர் சாமிநாதன் அவர்கள் 12 டன் என்று மாற்றியிருப்பது போதாது என்று சொன்னார்கள். பன்னிரண்டு டன்னுக்கு மேல் அனுமதிப்பதாக இல்லை என்று நான் ஏற்கனவே சொன்னேன். இப்போது 12 டன் அளவுக்கு ஏற்றிச் செல்லலாம் என்ற சலுகையை அளித்திருக்கிறோம்.

லாரிகள் செல்லும் 'ஸ்பீட்' சமாசாரம், கவனிக்கவேண்டிய விஷயம்தான் 'மெகானிகல் கண்ட்ரேவின்ஸிஸ்' வைத்து ஸ்பீடைக் குறைப்பது பற்றி ரொம்ப நாளாகப் பரிசீலனை நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இது பற்றி பல நிபுணர்களைக் கேட்டிருக்கிறோம். இவ்விஷயத்தில் தகுந்த ஒரு நல்ல நடவடிக்கையை எவ்வாறு எடுத்துக் கொள்வது என்பது இன்னும் சரியாகப் புலப்படவில்லை.

மற்றபடி, நான் முன்பு கூறியது போல் பஸ் ஓட்டுகிறவர்கள், லாரி ஓட்டுகிறவர்கள் இவர்களுடைய கஷ்டங்களை யெல்லாம் மேலும் பரிசீலனை செய்து, அப்போதைக்கப்போது அரசாங்கம் கவனித்து வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளும் என்று சொல்லி இந்த மசோதாவை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னனுடய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962) as amended be passed."

The motion was put and carried and the Bill as amended was passed.

VI. GOVERNMENT MOTION—cont.

(2) MOTION RE. CHANGE IN ORDER OF BUSINESS

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I move—

"That under Rule 21(3) of the Assembly Rules, the Madras Payment of Salaries and Removal of Disqualifications (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 15 of 1962), item No. V(2) in the Agenda, dated 30th July 1962 be taken up first before the Madras Stamp (increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962) item II (5) under Government Bills in the Agenda for 28th July 1962."

MR. SPEAKER: The question is—

"That under Rule 21(3) of the Assembly Rules, the Madras Payment of Salaries and Removal of Disqualifications (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 15 of 1962), item No. V(2) in the